
Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 2 | 20 Sommersession der Eidgenössischen Räte, 2. bis 19. Juni 2020

Bern, 26 | 05 | 2020

Geschätzte Mitglieder
Liebe Leserinnen und Leser

Wir alle haben ausserordentliche Wochen hinter uns. Die Corona-Pandemie hat den öffentlichen Verkehr massiv getroffen. Insbesondere der Personenverkehr ist drastisch eingebrochen. Die Erholung wird dauern. Umso mehr freue ich mich über die von beiden Räten in der Sondersession Anfang Mai überwiesene Motion der nationalrätlichen Verkehrskommission. Der Bundesrat wird aufgefordert, zusammen mit Kantonen und Transportunternehmen eine Vorlage zur Kompensation der coronabedingten Ertragsausfälle auszuarbeiten.

Auswirkungen und Finanzierungsmassnahmen sollen über alle Bereiche des öffentlichen Verkehrs und des Schienengüterverkehrs hinweg betrachtet werden. Anzustreben ist eine für alle Beteiligten ausgewogene und tragfähige Lösung. Die Vorlage soll dafür sorgen, dass eine wiedererstartete und gesunde öV-Branche die künftigen Herausforderungen anpacken kann – im Interesse der ganzen Volkswirtschaft und der Umwelt.

Unsere Branche ist auch kurzfristig gefordert: Wir müssen die Bevölkerung wieder für den öffentlichen Verkehr gewinnen, Vertrauen schaffen und beweisen, dass er keine Bedrohung, sondern vielmehr Teil der Lösung für eine verlässliche, effiziente und ökologische Mobilität ist.

Wie die öV-Unternehmen und ihre Mitarbeitenden die Pandemie bislang bewältigt haben und welch grossen und ausserordentlichen Einsatz sie geleistet haben, hat mich tief beeindruckt. Einmal mehr haben die Mitarbeitenden gezeigt, dass Züge, Busse, Trams, Schiffe und Seilbahnen das Rückgrat unserer mobilen Gesellschaft bilden. Dafür danke ich allen Beteiligten herzlich.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre der Verkehrspolitischen Vorschau, alles Gute und beste Gesundheit.



Martin Candinas,
Nationalrat und Präsident LITRA

In dieser Vorschau informieren wir Sie über folgende verkehrspolitische Themen:

- Motion Ertragsausfälle im öffentlichen Verkehr
- Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr (RPV) für die Jahre 2022 bis 2025
- Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs
- Coronavirus bremst Bahnverkehr
- Regelungen der Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene klären
- Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2020

Ertragsausfälle im öffentlichen Verkehr kompensieren

Der Lockdown in der Corona-Krise hatte einschneidende Folgen für den öffentlichen Verkehr. Rund 80 Prozent der Einnahmen sind weggebrochen. Auf Geheiss von Bund und Kantonen waren 70 bis 80 Prozent des Angebots aufrechtzuerhalten, obwohl die Nachfrage ausblieb. Im Personenverkehr sind dadurch monatliche Ertragsausfälle im dreistelligen Millionenbereich entstanden. Der Bundesrat muss nun darlegen, wer diese Kosten tragen soll.

Die Verkehrskommission des Nationalrats hat an ihrer Sitzung vom 28. April eine entsprechende Motion eingereicht. Die Situation der öV-Transportunternehmen, so die Kommission, könne in einem wesentlichen Punkt nicht mit derjenigen in anderen Industrien verglichen werden: Auf Geheiss der Besteller – Bund und Kantone – sei das Angebot im öffentlichen Verkehr um «nur» rund 20 Prozent reduziert worden. Gleichzeitig habe der Bundesrat die Bevölkerung aber aufgerufen, im Lockdown den öV zu meiden. Das bedeutete: Die Transportunternehmen hatten fast unverändert hohe Kosten, während 80-90 Prozent ihrer üblichen Einnahmen wegbrachen. Die Lage dürfte sich so schnell kaum normalisieren: Seit dem 11. Mai verkehren Bahnen, Busse und Trams wieder im Normalbetrieb. Doch die Kundinnen und Kunden dürften nur zögerlich zum öffentlichen Verkehr zurückkehren.

Kurzarbeit als Instrument ungenügend

Das Instrument der Kurzarbeit wird in der Motion als ungenügend bewertet, um die Ertragsausfälle zu entschärfen. Denn ein Grossteil der öV-Mitarbeitenden sei auch während des Lockdowns im Einsatz gewesen. Nur so war das Grundangebot respektive die gesetzliche Transportpflicht aufrechtzuerhalten. Hinzu komme, dass die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs von Gesetzes wegen keine Gewinne erwirtschaften dürfen, mit denen sie in Zukunft die Verluste kompensieren könnten. Deshalb sieht das Parlament den Bundesrat in der Pflicht.

Mögliche Lösungen aufzeigen

Mit der Motion wird der Bundesrat verpflichtet, zusammen mit den Kantonen und Transportunternehmen eine Gesamtsicht zu den Auswirkungen der Corona-Krise auf die Transportunternehmen (z.B. Liquidität, Kurzarbeit, Ertragsausfälle) auszuarbeiten. Basierend auf diesen Daten sollen Finanzierungs-massnahmen für den gesamten öV (Personen, Güter, Infrastruktur) erarbeitet werden. Zu dessen baldiger finanziellen Wiedererstarkung fordert die nationalrätliche Verkehrskommission eine ausgewogene Lösung zwischen Transportunternehmen, Kantonen, Städten und Bund. Das sei für die ganze Volkswirtschaft zentral.

Auch die Einnahmen im Schienengüterverkehr – speziell im alpenquerenden – sind deutlich gesunken. Schätzungen rechnen mit einem Rückgang von 20 bis 30 Prozent. Auch hier soll der Bundesrat zeigen, wie er Einnahmeausfälle kompensieren möchte.

Der Nationalrat hat die Motion gegen den Willen des Bundesrats mit 114 zu 72 Stimmen überwiesen, der Ständerat mit 35 zu 6 Stimmen.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[20.3151 Motion. Ertragsausfälle im öffentlichen Verkehr. Der Bund steht in der Pflicht.](#)

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2020

Mehr Mittel für den regionalen Personenverkehr 2022 – 2025

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) plant, den Verpflichtungskredit für die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (RPV) im Zeitraum 2022 – 2025 um 300 Millionen Franken zu erhöhen. Die LITRA unterstützt dieses weitsichtige Vorgehen: Es erlaubt eine klimafreundlichere Gestaltung des öffentlichen Strassenverkehrs und eine breitere Abgeltung des RPV.

Das Schweizer Verkehrssystem ist ohne den regionalen Personenverkehr (RPV) undenkbar. In vielen Regionen ist er das Rückgrat der öV-Erschliessung. Täglich nutzen 2,5 Millionen Reisende den RPV – in Zügen, Bussen, Schiffen, Trams und Seilbahnen.

Es ist äusserst erfreulich, dass das Bundesamt für Verkehr (BAV) den Kredit für den RPV im Zeitraum 2022 – 2025 gegenüber der aktuellen Vierjahresperiode um 300 Millionen Franken erhöhen will. Das erlaubt Angebotsverbesserungen und gibt Transportunternehmen die Möglichkeit, neues Rollmaterial zu beschaffen – aus unserer Sicht zwei bedeutende Faktoren, um den öV gegenüber dem Individualverkehr zu stärken und damit dem politischen Willen entsprechend den Gesamtverkehr klimafreundlicher auszurichten.

Das BAV will mit den zusätzlichen Mitteln unter anderem die in der Branche diskutierten, aber noch nicht abschliessend konkretisierten Projekte mit jährlich zusätzlich 10 Millionen Franken unterstützen. Damit sollen etwa Fahrzeuge mit tieferem fossilem Brennstoffverbrauch beschafft werden. Zudem lassen

sich die zusätzlichen Mittel zur Finanzierung eines erweiterten RPV-Geltungsbereichs einsetzen. Die LITRA unterstützt diese weitsichtige Planung sehr. Denn erstens will auch das Parlament den Verkehr klimafreundlicher gestalten, wie im überwiesenen Postulat (19.300) zur Förderung nichtfossiler Verkehrsträger im öffentlichen Strassenverkehr zum Ausdruck kommt. Hier ist der RPV stark gefordert, auch wenn ein Grossteil der Diesel- oder Erdgasbusflotten im Ortsverkehr fährt. Es ist deshalb zielführend, für die Dekarbonisierung des Strassen-öV rasch genügend Mittel zur Verfügung zu stellen und so einen Beitrag zur Energiestrategie im öffentlichen Verkehr (ESöV 2050) zu leisten.

Zweitens plädiert die LITRA für eine breitere Abgeltungsberechtigung im RPV. So sollen neu auch das Angebot zur Nachtzeit und der Ausflugsverkehr ohne Erschliessungsfunktion unterstützt werden. Diese Abgeltungen dürften einen markanten Beitrag leisten, um den in den letzten Jahren leicht sinkenden Anteil des öV am Gesamtverkehr zu stoppen.

Insgesamt begrüsst die LITRA den vom BAV vorgesehenen Verpflichtungskredit von 4'402 Millionen Franken für die Abgeltung von Leistungen des RPV für die Jahre 2022-2025 ausdrücklich.

Die LITRA-Stellungnahme können Sie [hier](#) herunterladen.

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2020

Alpenquerenden Schienengüterverkehr stärker fördern

Der Nationalrat will deutlich mehr Geld für die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene ausgeben als der Bundesrat. Der Entscheid zur Verlängerung und Erhöhung der Betriebsbeiträge für den kombinierten Verkehr durch die Alpen fiel fast einstimmig. Mit Frankreich und Belgien soll die Regierung auch über eine alternative Güterroute auf der linken Seite des Rheins verhandeln. In der Sommersession befindet der Ständerat über den Zahlungsrahmen und die Motion zum Abschluss eines Staatsvertrags.

Der Nationalrat ist in der Frühlingssession der vorberatenden Verkehrskommission gefolgt: Er beschloss, den unbegleiteten alpenquerenden Schienengüterverkehr bis 2030 zu fördern. Der Bundesrat hatte ursprünglich nur eine Verlängerung der laufenden Unterstützung bis 2026 vorgeschlagen. Der Nationalrat will zudem mehr Mittel pro Jahr bereitstellen als vom Bundesrat vorgeschlagen. Er hat eine jährliche Aufstockung von 55 Millionen Franken für die Betriebsbeiträge an den unbegleiteten alpenquerenden Schienengüterverkehr gesprochen. Das sind 385 Millionen Franken für die insgesamt sieben zusätzlichen Jahre Laufzeit.

Bisherige Massnahmen ungenügend

Die Verlängerung des Zahlungsrahmens sei dringend nötig. Was bisher getan worden sei, genüge nicht, wurde im Nationalrat argumentiert. Angesichts der jüngsten Zahlen zum alpenquerenden Güterverkehr seien die Anstrengungen zu verstärken. Tatsächlich: Das seit 1994 in der Verfassung verankerte Verlagerungsziel von max. 650'000 Lastwagenfahrten pro Jahr durch die Schweizer Alpen wird nach wie vor weit verfehlt. Auch wenn sich die Situation gegenüber 2018 leicht verbessert hat, wurden 2019 immer noch knapp 900'000 Lastwagenfahrten gezählt. Der Anteil des alpenquerenden Schienengüterverkehrs blieb konstant bei 70.5 Prozent.

Mehr Einsatz im Norden nötig

Einig waren sich die Nationalrätinnen und -räte beim Blick nach Norden: Die aktuelle Infrastruktur mit nur einer Zulaufstrecke durch Deutschland bedroht die durch die NEAT erzielten Produktivitätsgewinne. Um das zu ändern, überwies der Nationalrat oppositionslos eine Motion seiner Verkehrskommission. Sie fordert vom Bundesrat einen Staatsvertrag mit Frankreich und Belgien, um eine alternative Zulaufstrecke auf der linken Seite des Rheins voranzutreiben.

Ein Bündel von Massnahmen

Die Verlängerung der Betriebsbeiträge und die Prüfung einer alternativen Zulaufstrecke sind nur zwei von vielen Massnahmen, die der Bundesrat in einem Gesamtpaket zur Fortführung der Verlagerungspolitik beschlossen hat. Um den Schienengüterverkehr durch die Alpen zu fördern, sollen auch die Trassenpreise gesenkt, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) strenger ausgestaltet und die Schwerverkehrskontrollen intensiviert werden.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[19.064 Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs. Änderung](#)

[20.3003 Motion. Staatsvertrag für eine linksrheinische Neat-Zulaufstrecke](#)

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2020

Coronavirus bremst Bahnverkehr

Die Schutzmassnahmen gegen die Corona-Pandemie haben das Nachfragewachstum im Bahnverkehr abrupt gebremst. Die Nachfrage im Personenverkehr sank in den ersten drei Monaten 2020 um knapp 10 Prozent. Das Angebot wurde hingegen erst per 26. März beschränkt.

Der 16. März 2020 markiert für den öffentlichen Personenverkehr in der Schweiz eine Zäsur: Mit der Verkündung der «ausserordentlichen Lage» hat der Bundesrat empfohlen, den öV möglichst zu meiden. Das Quartalsreporting Bahn von LITRA und VöV zeigt nun erstmals die Auswirkungen des Lockdowns auf den öffentlichen Verkehr. Während im Januar und Februar die Personenkilometer noch um rund 5 Prozent stiegen, drehten die 15 Tage in der zweiten Märzhälfte diesen Trend drastisch um: Im ersten Quartal 2020 sanken die Personenkilometer gegenüber der Vorjahresperiode insgesamt um 9.9 Prozent.

Auch im Schienengüterverkehr sank die Transportleistung in den ersten drei Monaten dieses Jahres gegenüber der Vorjahresperiode um 4 Prozent. Da die Zahlen bereits Ende 2019 einen ähnlichen Rückgang zeigten, ist aber unklar, wie stark sich die Corona-Pandemie im ersten Quartal 2020 auf den Schienengüterverkehr ausgewirkt hat.

Seit dem 11. Mai verkehrt der öV in der Schweiz wieder normal. Es muss aber davon ausgegangen werden, dass viele Kundinnen und Kunden den öV weiterhin meiden oder nur zögerlich nutzen. Deshalb dürfte der coronabedingte Nachfragerückgang auch im zweiten Quartal voll auf die Personenkilometer der Bahn durchschlagen.

Das Quartalsreporting zum ersten Quartal 2020 finden Sie [hier](#).

Haftpflicht im Güterverkehr auf der Schiene klären

Eine Motion von Nationalrat Frédéric Borloz verlangt klärende Bestimmungen über die Haftung beim Gütertransport auf der Schiene. Nach geltendem Recht haftet der Wagenhalter bei einem Unfall nur, wenn ihm das Eisenbahnunternehmen ein Verschulden nachweisen kann.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat am 12. Mai den Bericht zum alpenquerenden Güterverkehr 2019 veröffentlicht. Demnach wurden im Vergleich zu 2018 auf Strasse und Schiene 4.6 Prozent weniger Güter durch die Alpen transportiert. Verantwortlich für den Rückgang ist die schwächere Konjunktur speziell in Italien. Der Marktanteil der Schiene verharrt bei gut 70 Prozent. Mehr als zwei Drittel der Güter durchqueren die Alpen in Güterbahnwagen.

Um die Gesamtkosten des Güterverkehrs auf der Schiene senken und dessen Sicherheit erhöhen zu können, sollte klarer umschrieben werden, wer für welchen Schaden haftet. Dementsprechend sollten auch die Haftpflichtversicherungen angepasst werden.

Die Motion beauftragt den Bundesrat, im Interesse der nationalen Sicherheit die Frage zu klären, wer für die Qualität der Güterwagen – sei es im Transit- oder Binnenverkehr – verantwortlich ist. Die Regierung soll dem Parlament klärende Bestimmungen über die Haftung beim Schienen-Gütertransport vorlegen. Geklärt werden sollen insbesondere die Risikoverteilung und die Regelung der Rechtsmittel zwischen Eisenbahnunternehmen und Wagenhaltern. Klarheit will der Motionär auch über die rechtlichen Folgen bei Vorfällen mit gefährlichen Gütern.

Der Bundesrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen. Die nationalrätliche Verkehrskommission hat die Motion noch nicht behandelt.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[20.3084 Motion. Regelungen der Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene klären](#)

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2020

Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020

Klimafonds, Berücksichtigung ländlicher und alpiner Regionen, umweltschonende Flugtechnologien sowie Unterstützung für Nachtzüge und CO₂-neutrale Antriebe im öV: Das sind einige Beschlüsse der nationalrätlichen Umweltkommission bei der Totalrevision des CO₂-Gesetzes.

Mit der Genehmigung des Pariser Übereinkommens von 2015 hat die Bundesversammlung unter anderem dem Ziel zugestimmt, die Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990 um 50 Prozent zu senken. Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es einer Totalrevision des CO₂-Gesetzes. Das aktuelle Gesetz regelt die Verminderung der Treibhausgasemissionen nur bis 2020.

Der Nationalrat wird die Vorlage aufgrund der vorzeitig beendeten Frühlingsession nun in der Sommersession beraten. Siehe dazu auch unsere verkehrspolitische [Vorschau zur Frühjahrsession](#).

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[17.071 Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020](#)